



TITLE:

戦後ノ太西洋定期航路

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 戦後ノ太西洋定期航路. 經濟論叢 1917, 5(4): 597-604

ISSUE DATE:

1917-10-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/127269>

RIGHT:

學大科法學大國帝都京

叢論濟經

號四第 卷五第

行發日一月十年六正大

論說

物價變動ノ原因(一).....法學博士 河上肇

經濟的行爲ト道德的行爲トノ關係(二).....法學博士 田島錦治

所得稅ニ於ケル所得ノ意義(三).....法學博士 神戶正雄

同盟罷工ト和解及仲裁制度(四).....法學博士 河田嗣郎

墨子ノ經濟思想(五).....法學博士 小島祐馬

割地ト村落制トノ關係.....法學士 牧野信之助

現代の保險ノ成立(六).....法學士 小島昌太郎

時事問題

米國ノ參戰.....法學博士 戸田海市

物價調節ノ意義及効果.....法學士 河田嗣郎

雜錄

りすとノ經濟發達階段說.....法學士 本庄榮治郎

各國ニ於ケル物價騰貴ノ趨勢.....法學士 山本美越乃

戰後ノ太平洋定期航路.....法學士 小島昌太郎

朝鮮ノ關稅ニ就キテ.....法學博士 神戶正雄

露國ノ定期刊行物ニ就テ(二).....文學士 高倉輝

しゆもらあ教授ノ史傳ニ就テ.....文學士 長壽吉

戦後ノ太西洋定期航路

小島昌太郎

北太西洋ハ世界海運界ニ於ケル檣舞臺デア
ル。此方面ノ定期航海ニ於テ優越ノ地位ヲ占ム
ルコトハ、歐米ノ商工國ニトリテ、實ニ海運政策
上ノミナラズ、又實ニ國民經濟上極メテ重要ナ
ル事柄デアツテ、之ニ新れつておどヲ作ルハ、國
威發揚ノ一ノ表章デアルカノ如ク看做サレテオ

雜誌 戦後ノ太西洋定期航路

ツタ。故ニ該航路ニ於ケル各國ノ競争特ニ今回
ノ大戦亂以前ノ英獨ノ競争ハ甚タ劇烈ニシテ、
各々快速力ノ大客船所謂 "Spectacular liners" ヲ
以テ旅客ノ吸收ヲ爭ヒ、世界海運進歩ノ狀態ハ、
該航路ニ於ケル新れつておどニヨリテ之ヲ知ル
コトヲ得ル位デアル。一八六五年ヨリ一九一四
年ニ至ル半世紀間ノれこおどハ次ノ如シ。

年次	船名	建造地	總噸數	速力	横斷時間
一八六五	Java	Glasgow	2,200	12	八日三時間
一八六七	Russia	Glasgow	2,200	12	八日二〇時間
一八七一	Oceanic	Belfast	2,200	12	九日一〇時間
一八七四	Britannic	Belfast	2,200	12	八日二〇時間
一八七五	City of Berlin	Greenock	2,200	12	七日一五時間
一八八一	Servia	Glasgow	2,200	12	?
一八八四	Umbria	Glasgow	2,200	12	?
一八八八	City of Paris	Glasgow	2,200	12	五日二〇時間
一八八八	Teutonic	Belfast	2,200	12	五日一六時間
一八九三	Campania	Glasgow	2,200	12	五日九時間
一九〇一	Kaiser Wilhelm II	Stettin	2,200	12	五日八時間
一九〇一	Celtic	Belfast	2,200	12	六分
一九〇七	Mauretania	Tyne	2,200	12	四日一〇時間
一九一〇	Olympic	Belfast	2,200	12	四一分

1) Kirkaldy, British Shipping, its History, Organisation and Importance (London 1914) Appendices XVIII.

一九一三 Emperor Hamburg 4000 三 六日
一九一四 Aquitania Glasgow 4700 三 ?

カクノ如キ劇烈ナル競争ノ渦中ニアツテ、北
大西洋ニ定期航路ヲ有セシ第一流ノ會社ハ戰前
ニ四ツアツタ。英ノ Cunard 獨ノ Nord-Deutscher
Lloyd, Hamburg America 及ミ米勢力下ノ White
Star 是デアル。

二

大西洋海運界ニ於テ優越權ヲ有セシモノハ言
フ迄モナク英國デアアル。彼ハ一七六三年ノパリ
條約以來、佛國ニ取ツテ代ツテ優越ノ地位ヲ占
メ、既ニ一八四〇年以來北大西洋ニ二週一回ノ
定期汽船ノ航海ヲ開始シテオツタ。然ルニ英國
ガ定期航海ヲ開始スルヤ、幾許モナク米獨ガ此
方面ニ於ケル強敵手トナツテ顯ハレタ。即チ米
國ハ一八四七年ヨリ、獨逸ハ一八六五年ヨリ各
自國會社ノ汽船ヲシテ定期航海ヲ開カシメ、以
テ英國ノ向ヲ張ル様ニナツタ。乍併米國ノ計畫
ハ遂ニ失敗ニ歸シテ此方面ニ於ケル競争者ハ主
トシテ英國ト獨逸トデアツタ。

戰前獨逸ハ愈々此方面ニ力ヲ注ギ、前記ノ二
會社ニ巨額ノ補助金ヲ與ヘテ快速力ノ大客船ヲ
造ラシメ、以テ益々英國ノ優越權ヲ奪ハントス
ルノ政策ヲトリ、米國モ再ビ一九〇〇年頃ヨリ
彼ノもるがんとす。さす。資力ヲ以テ大西洋航
海業ノ大合同ヲ策シ、American, Atlantic Trans-
port, Dominion, Leyland, Red Star, National 及ミ
White Star ヲ買收シテ、International Mercantile
Marine Co. ヲ設立シ再ヒ此方面ニ活動ヲ開始シ
タルガ故ニ、英國ハ大西洋定期航路ニ於テ永年
保有セシ其優越權ヲ動モスレバ失ハントスルノ
情勢ニ立チ至ツタ。乍併、英國政府ハ一方ニ於
テ前述ノ Cunard 會社ヲ保護シテ之ヲ英國資本ト
英國旗ノ下ニ獨立ノ地位ヲ保タシムルト共ニ、
他方ニ於テ International Mercantile Marine Co. ヲ
契約シテ、合同後ト雖モ前述ノ英國諸會社ハ依
然英國政府ノ管理ヲ受クベク、英國籍ヲ有スル
船舶ハ他ノ國籍ニ移轉スルコトヲ得ズ、且ツ合
同會社ノ船舶ハ總テノ點ニ於テ他ノ英國船舶ト
同一ノ取扱ヲ受クベキコトナシ、以テもるが

ん・とらすとノ計畫ヲシテ只徒ラニ英國海運業ニ巨額ノ資本ヲ投ジタルノ結果ニ終ラシメ、海運上ノ實權ヲ其手ニ渡サザリシガ故ニ、戰前ニ於テハ英國ハヤハリ該航路ニ於テ第一位ノ優越ヲ有シテ獨逸ニ對抗シテ居ツタノデアル。

今回ノ大戰亂ノ起ルヤ、獨逸船ハ全然世界海運界ヨリ驅逐セラレタカラ、從ツテ大西洋ニ旅客及郵便物輸送ヲナスモノモ亦英船ト米船ノミトナツタ。乍併、獨逸潛航艇ノ活躍ハ此英米船ノ活動ヲモ阻害シ、殊ニ英客船ノ擊沈セラルルモノ其貨物船ヨリモ比較的多數ナルノミナラズ、現時英國造船業ハ軍艦ト貨物船ノ急造ニ忙シクテ、到底大客船ノ建造ヲナス餘力ナキガ故ニ英國モ亦現在ハ戰前ノ如キ活躍力ヲ有シテキナインデアル。而シテ英國造船業ハ平和克復後ト雖モ當分海軍力ノ補充ト貨物船ノ建造ニ忙シカルベシト思ハルルカラ戰後英國ハ戰前通りノ優越權ヲ大西洋定期航路上ニ保有シ得ルヤハ、獨米兩國ノ此方面ニ關スル戰後ノ海運政策如何ヲ見ザレバ解決スルコトヲ得ザル問題デアル。

三

近着 Economist²⁾ノ傳フル所ニヨレバ、獨逸ハ從來直接間接ニ政府補助金ヲ受ケテ建造セラレタル船舶ニシテ、今回ノ戰爭ニ因リテ喪失シタルモノヲ回復セントスル船主ニハ、平和克復後更ニ莫大ナル補助金ヲ與ヘテ其回復ヲ速カナラシムル政策ヲトラントスト云フコトデアル。而シテ其補助ノ方法ハ新造船完成期間ノ遲速ニヨリテ補助金額ニ差等ヲ設クルノデアツテ、其割合ハ次ノ如クデアル。

- 一、平和克復後三年以内ニ建造完成ノ船主ニハ船價ノ六割乃至八割
- 二、同四年乃至六年ニ建造完成ノ船主ニハ六割乃至四割
- 三、同七年乃至九年ニ建造完成ノ船主ニハ四割乃至二割

而シテ右ノ補助金ノ下附ヲ受ケ得ルモノハ、戰爭ニ因リテ所有船ヲ沒取セラレ又ハ擊沈セラレタル船主ニシテ、補助金額算定ノ標準ハ平時ニ於ケル船價 "peacevalues" ヲ基礎トスルノデ

2) The Economist, July 21, 1917, p. 80.

アル。

戰前獨逸ガ世界商船統計比較上ニ於テ一ケノ勢力ヲ有シテオツタノハ、主トシテ其郵便旅客船ノ一隻ノ噸數ノ大ナルニヨルノデアツテ、英國ノ如ク貨物船トシテ盛ニ活動セル商船ノ隻數多キニヨルノデハナイ。故ニ前述ノ復活政策ニヨリテ回復セラル船舶ハ、主トシテ郵便旅客船即チ定期航海船デアルト推定セネバナラス。殊ニ先日漢米會社一重役ノ談トシテ傳ヘラルル所ニヨレバ、獨逸ハ目下ノ戰亂中ニアツテ、既ニ漢米會社ノ“Bismark”ト名ツクル五萬六千噸、北獨ろゝ³⁾ノ“Hindenburg”ト名ツクル三萬五千噸ノ巨船ヲ初メ、兩社ニテ一萬二千噸以上ノ大客船合計十六七隻ヲ建造スルノ設計ヲ立テタリトノコトデアル。此造船計畫ガ前述ノ復活政策ノ一部分ナリヤ否ヤハ不明デアルガ、何レニシテモ之等ノ報導ニヨリテ判斷スレバ、獨逸ハ、彼ガ戰前ニトリタル海運政策、即チ太平洋定期航路ニ於テ優越ノ地位ヲ贏チ得トスルノ政策ヲ戰後モ尙繼續採用セントスルノデアラウ。然ラバ此商

船復活策實行ノ能否如何之ヲ判斷スルニハ先ツ此政策ニヨル政府ノ財政負擔ヲ見ネバナラス。

戰前一九一四年六月ニ於ケル獨逸ノ商船總噸數ノ合計ハ五、五〇〇、〇〇〇デアツテ、昨一九一六年十二月末日ニ於テハ本國ニ於テ有スルモノ二、四一〇、〇〇〇噸、中立國諸港ニ繋留セルモノ二、三三一、〇〇〇噸、其時迄ニ撃沈又ハ沒取セラレタルモノ一、二五九、〇〇〇噸デアアル。而シテ本年ニ入りテヨリ更ニ六五一、〇〇〇噸ハ北米合衆國ニ、三三五、〇〇〇噸ハ伯刺西爾ニ沒取セラレ、又支那及玖馬ニ沒取セラレタルモノガアルカラ、之等ヲ總テ加算セバ獨逸ガ今日迄ニ撃沈又ハ沒取ニヨリテ失ヒタル噸數ハ合計凡ソ二、一六〇、〇〇〇噸ニ達スル。然ラバ今日假ニ戰爭終結スルトシ、且ツ獨逸ガ中立諸港ニ繋留ノ自國船ヲ全部回收スルコトヲ得トスレバ、其所屬商船噸數總計ハ凡ソ三、二〇〇、〇〇〇噸トナル譯デアル。³⁾

右ノ計算ニシテ誤ナクバ、獨逸ガ前述ノ商船復活政策ニヨリテ回復セントスル噸數ハ、今日

3) Economist, ibid.

ニ於テモ凡ソ二百萬噸ニ上ルベク、戰爭更ニ長引キテ現在中立國ニ殘留スル凡ソ九十萬噸ノ獨逸船ノ中、更ニ幾許ニテモ沒取セラルルモノアラバ、其回復噸數ハ又ソレダケ増加スル譯デア。併シ、假ニ其回復噸數ヲ二百萬噸トシ、戰後獨逸ニ於ケル造船費ヲ平均一噸五百馬克トシ、且ツ前述ノ復活政策ニヨリテ政府ノ與フル補助金ノ平均割合ヲ假ニ五割トシテ計算スレバ、此政策實行ノ爲メニ要スル補助金額ハ合計凡ソ五億馬克ニ達スルデアラウ。之ヲ前記補助年限ノ九ケ年ニ割當ツレバ、一ケ年平均凡ソ五千六百萬馬克トナル。又之ヲ假ニ一九一七年獨逸帝國歲出豫算總額約五十億馬克ニ對比セバ、國庫一年ノ負擔ハ總歲出ノ凡ソ九%ニ當ル。(戰後ノ造船費ハ一噸幾許ヲ要スルカハ、固ヨリ之ヲ正確ニ豫測スルコトヲ得ナイガ、必ズ現在ノ造船費ヨリハ大ニ下落スベキ戰前ニ比ベテハ大ニ多額ヲ要スルデアラウ。而シテ戰前英國ニ於ケル造船費ハ大西洋定期大客船ハ一噸ニ付キ三十乃至四十磅、二千噸乃至四千噸級ノ貨物船ハ平均十磅デアツタカラ、戰後獨逸ニ於ケル造船費ヲ概略一噸平均五百馬ト見積ル)。

戰後獨逸ガ、カクノ如キ巨額ノ國庫支出ヲ要

スル商船復活策ヲ實行シ得ルヤ否ヤハ、一ニ戰後ニ於ケル其財政狀態及ヒ經濟狀態如何ニヨル。而シテ、戰後ニ於ケル其財政及ヒ經濟ハ戰爭終結ノ模様如何ニヨリテ大ニ其狀態ヲ異ニスベキハ言フ迄モナイ。若シ聯合國側ガ巨額ノ償金ヲ獲得スルコトヲ得バ、サナキダニ戰爭ノ爲メニ大打撃ヲ蒙リタル獨逸ノ財政經濟狀態ハ一層疲弊スベク、其結果到底前述ノ如キ巨額ノ補助金ヲ商船復活ノ爲メニ支出スルヲ得ナイデアラウ。反之、獨逸ガ償金ヲ獲得スルヲ得ル様ナコトアラバ、此復活政策ノ如キハ其實行或ハ容易デアルカモ知レナイ。乍併、現時ノ戰局全般ノ上ヨリ見レバ、聯合國側モ將タ同盟國側モ、共ニ決定的勝利ヲ獲ル能ハズシテ戰爭ハ終ニ引分ケニ終リ、双方トモ償金ノ如キハ獲得スルヲ得ナイデアラウト云フノガ、學者軍人政治家ノ公平ナル觀察デア。若シ果シテ然ラバ、獨逸戰後ノ財政經濟狀態ハ戰爭終結ノ早キ程疲弊ノ程度少ナク、其長引クニ從ツテ疲弊ノ程度大ナリト見ネバナラス。然ラバ巨額ノ國費ヲ要スル

其商船復活策モ戰爭ノ長引ク程實行困難ナリト云ハネバナラス。殊ニ若シ戰爭ガ引キ分ケニ終ルトスレバ、ソレガ何レノ日ニ來ルニシテモ、戰後獨逸ハ戰前ヨリモ一層大規模ノ海軍擴張ヲ策スルノ必要ニ迫ルベク、又海外貿易政策上貨物船ノ建造ニ忙シクナツテ、或ハ此復活政策ニヨリテ回復セントスルガ如キ大客船ノ建造ハ困難ニシテ、太西洋定期航路上ニ優越ヲ爭ハントスルノ望ハ自然當分ノ中放擲スルノ已ムヲ得ナイカモ知レヌ。殊ニ英國ヤ米國ハ、現戰爭中、其戰爭ノ目的ヲ達スル必要上ヨリ造船設備ニ於テ大擴張ヲナシタルニ拘ハラズ、獨逸ハ他ノ軍事工業ニ忙ハシクテ戰時中ニ造船設備ヲ擴張スルノ餘力ナキコトモ、戰後ノ海運競争上ニ於ケル一ノ弱點トシテ數ヘネバナナルマイ。

四

米國ハ曩ニ太西洋定期航路ニ於ケル第一流ノ英國汽船會社 White Starヲ始メ、前述ノ如ク諸多ノ會社ヲ買收合同シタレドモ、當時政府ノ海運政策未ダ確立セザリシガ爲メ、International

Marcantille Marine Co. ハ補助金ヲ受クル關係上英政府ト前述ノ如キ契約ヲ締結シタカラ、もろがん・とらすとノ計畫モ徒ラニ米國資本ヲ英國海運業ニ投下シタル形ニ終ツテ、之等ノ會社ノ太西洋航路モ英國商業政策ニ從ツテ活動セネバナラナカツタ。乍併米國ハ此方面ニ於テハ獨逸ト同ジ野心ヲ豫テヨリ懷イテキル。而シテ今回ノ戰爭ニヨリテ受ケタル影響ハ獨逸ト正反對デアル。其經濟力ハ充實シ、其工業ハ發達シタルガ故ニ、資力ニ於テモ材料ニ於テモ、平和克復後ハ巨大ノ商船隊ヲ作ルニ困難ヲ感ズルガ如キコトハヨモヤアルマイ。只造船技術ト造船設備トニ付イテハ、多少遺憾ノ點アレドモ之等モ亦現戰時中ニ於テ大ニ面目ヲ改ムルコトヲ得ルデアラウ。現ニ専門家ノ推定ニヨルニ、戰後ノ造船能力、英ノ百八十萬噸獨ノ四十萬噸ニ對シ、米ハ六十五萬噸ト看做サレテ居ルカラ、造船能力ニ於テハ彼ハ第二位ニ位スルコトナル譯デアル。殊ニ米國政府ハ現戰爭ノ教訓ニ鑒ミ其海運政策ヲ確立シテ、既ニ昨年九月船舶院設立ニ

關ルス法律ヲ制定シ、本年一月愈同院ヲ成立セシメテ、大ニ國家的ニ海運上ニ活躍セントスルノ勢デアルカラ、平和克復後太西洋定期航路ニ於テモ目覺マシキ競争ヲ開始スルデアラウ。

五

然ラバ英國ハ如何。英國ニトリテ彼ガ太西洋定期航路ニ於テ勢力ヲ失墜スルコトハ、海國トシテノ面目ヲ失フト一般デアアルカラ、彼ハ必ズヤ從來此航路ニ於テ有シタル優越權ヲ維持スルニ全力ヲ盡スデアラウ。乍併前ニモ述ベタルガ如ク、英國客船ニシテ獨潜水艇ニ擊沈セラルモノ、其貨物船ヨリモ割合多キニ拘ハラズ、現時ニ於テ彼ハ到底客船補充ノ餘力ヲ有セズ、全力ヲ擧ゲテ艦艇ト五千噸級位ノ貨物船ノ建造ニ忙殺セラレテ居ル有様デアアルカラ、平和克復迄ニ大客船ノ補充ヲナスコトハ先ツ困難デアアラウ。乍併一朝平和克復シタル後ハ、其優越ナル造船技術ト其豊富ナル造船材料ト而シテ其絶大ナル造船能力トヲ以テスレハ、彼ハ戰後當分艦艇ト貨物船トノ建造ニ忙シキ中ニ在リテモ、能

ク大客船ノ補充ヲナシ、太西洋定期航路上ニ於テ從前ノ如キ活躍ヲナスコト強テ困難デハナイ。

六

以上述べタルガ如キ次第デアアルカラ、若シ今回ノ戰爭ガ餘リ長引カズシテ終結ヲ告ゲ、而シテ獨逸ガ萬一有利ノ條件ヲ以テ平和條約ヲ締結スルコトアリトセバ、戰後英獨ガ戰前ヨリモ烈シク太西洋定期航路上ニ於テ相争フベキハ勿論、更ニ之ニ新進ノ競爭者米國ヲ加ヘテ其優越權獲得ノ争ハ益々劇烈トナルデアアラウ。併シナガラ平和ノ來ルハ尙遠遠ノコトデアリ、獨逸ガ有利ノ條件ヲ以テ平和條約ヲ締結シ得ルコトハ先ツ望ナキ事柄デアアルカラ、此競爭者ハ結局英ト米トデアアラウ。而シテ其何レガ優越權ヲ獲ルカハ、今回ノ戰爭ニヨリテ英國ガ受クル打撃ノ程度ニヨルデアアルカラ、今日ニ於テ之ヲ豫測スルコトヲ得ナイガ、只戰爭ガ早ク終結スレバ英國ニ有利ニシテ、反對ニ長引カバ米國ニ有利ナルコトダケハ誤ナキ推測デアアラウ。

我日本ニトリテ太西洋定期航路ハ、只現ニ計
畫中ナル世界一週航路ノ一部分トシテ重要ナル
ノミニシテ、英米獨ノ此航路ニ於ケル關係トハ
事情大ニ異リ、之ニ優越權ヲ爭フガ如キバ畜ニ
不必要ナルノミナラズ又不能デアラウ。乍併、
此航路ニ於テ優越ノ地位ヲ占ムルモノハ、總テ
世界海運界ノ優勝者デアルカラ、其優勝者ノ何
國ナルカラ觀察スルハ我對外海運政策研究上強
チ無用ノ業デハアルマイ。